

Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik Fi2025/01063 - Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av förslaget

Personer med fast anställning föreslås få sänkt förmånsskatt till 50 procent för resor med kollektivtrafiken, upp till ett värde av 13 000 kronor per år. Skattelättnaden gäller endast för månadskort eller längre perioder och förutsätter att all stadigvarande personalen på arbetsplatsen erbjuds detta. Motsvarande skattelättnad föreslås också för färdtjänstresor. Det finns inga formella krav på att periodkortet ska användas för arbetsresor, eller att det ens måste användas av just den anställda – utredningen nämner att kortet kan användas av anhöriga och vänner.

Förslagen föreslås träda i kraft 1 juli 2026, med halva förmånen under år 2026, alltså 6 500 kronor. Det föreslås ingen borte tidsgräns för förändringarna, men en utvärdering efter två-tre år, och regeringen anger att det inte är säkert att förslaget alls blir av – det beror på ”det ekonomiska läget, reformutrymmet och finansieringsbehovet samt de överläggningar som förs i det slutliga arbetet med budgetpropositionen” (däremot anges inte att synpunkter i denna remissrunda har någon betydelse). [Läs hela förslaget här](#).

Sammanfattning av 2030-sekretariatets synpunkter

2030-sekretariatet har alltsedan dess bildande 2013 påpekat det orimliga i att det är en avdragsgill förmån att trampa motionscykel på gymmet, men inte att välja cykel eller kollektivtrafik för arbetsresor. För cykling har detta delvis korrigerats, även om Skatteverkets förändrade tillämpning gjort erbjudandet om förmånscykel mindre attraktivt. Att en liknande förändring nu föreslås för resor med kollektivtrafik är i grunden mycket positivt och tillstyrks – helst för införande från 1 januari 2026. Vi har dock ett antal förslag och kommentarer:

- **50% förmånsbeskattning ger för liten effekt.** Promemorian resonerar klokt kring varför förmånsbeskattningen inte bör sättas till noll, och varför andra avdragsformer kan vara mindre väl lämpade. Men den visar också tydligt att den ekonomiska vinningen blir mycket begränsad för många resenärer, särskilt om de sker med löneavdrag som också innebär sämre pension. Därmed är det oklart hur många som faktiskt kommer att nyttja förmånen – antagandet om 100% av den berörda gruppen får ses som helt orealistiskt. Däremot har promemorian rätt i att beteendeskiftet inte blir särskilt stort. Vi menar därför att 30% förmånsbeskattning bör övervägas, vilket skulle göra betydande skillnad för hur lönsamt detta är för individen.
- **Månadskort är en för strikt begränsning.** Med ett alltmer dynamiskt arbetsliv, där distansarbetet över tid ökar (även om det just nu sker en viss ”återgång till kontoret”), blir kravet på månadskort eller mer en allt större begränsning av reformen. För vanebilister kan också steget direkt till månadskort vara stort, innebärande att modalitetsskiftet uteblir. Vi ser inga principiella hinder mot att alla kollektivtrafikresor omfattas, och menar att många arbetsgivare av praktiska skäl inte kommer att godta avdrag för enskilda enkelbiljetter. Med ett sådant upplägg stimuleras också

kollektivtrafiken att erbjuda nya, resenärsanpassade biljettlösningar.

- **Fler anställda bör omfattas.** Hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen *måste* erbjudas förmånen, medan alla andra typer av medarbetare *inte får* erbjudas förmånen. Det är lätt att tänka sig legitima situationer där det endast är relevant att erbjuda en viss del av de anställda denna förmån (tex de med långa resor), men också att syftet med reformen kan uppnås särskilt väl genom att erbjuda förmånen till t.ex. underkonsulter, timanställda, ”giggare” och andra.
- **Andra sorters delad mobilitet bör ingå.** Kollektivtrafiklagens uppräknning av färdslag är gammaldags och begränsande, och förmånen av skatteavdrag bör utvidgas till att också gälla andra färdslag såsom bildelning/bilpool och delad mikromobilitet.
- **Reseavdraget bör fortsatt ändras i linje med riksdagens beslut.** En anledning att förmånen får begränsad effekt är att de som reser mycket med kollektivtrafiken endast kan göra halva dagens reseavdrag om de tar ut förmånen. Det är en förmodligen oundviklig konsekvens av dagens regelverk, och belyser vikten av att sjupartiöverenskommelsen om ett färdmedelsneutralt resebidrag genomförs. Förändringen av förmånsbeskattningen innebär också att det blir mindre relevant att sänka gränsen för rätten till reseavdrag för kollektiva resor – det behöver stimuleras mer på andra sätt.
- **Klimatmässigt har förslaget i sig begränsad betydelse.** Promemorian anger att det ”i mycket liten utsträckning leder till att bilresor övergår till kollektivtrafikresor. Ökat kollektivtrafikresande vid sänkta priser härrör generellt till allra största delen från nygenererade resor samt överflyttning från gång och cykel.” Promemorian anger att förslaget kan ”minska personbilsresandet med 0,15 % för de anställda som erbjuds förmånen”, samtidigt som befintliga kollektivtrafikresenärer kan bli mindre benägna att åka kollektivt då trängsel ökar. Det är därför viktigt att förändringen sker i ett större sammanhang, där det sammantaget blir mer förmånligt att välja hållbar mobilitet.
- **Behovet av andra åtgärder kvarstår.** Promemorian slår fast att marknadsandelen för kollektivtrafiken minskade 2024, troligen en konsekvens av att ”drivmedelskostnaderna sjunkit samtidigt som priserna för kollektivtrafiken har fortsatt att öka”. Kostnaderna för denna reform, cirka två miljarder kronor årligen, är också beskedliga i förhållande till de drygt tio gånger större belopp i uteblivna skatteintäkter på grund av de sänkta skatterna på fossila drivmedel.

Slutord

2030-sekretariatet tackar för möjlighet att ge synpunkter på det remitterade förslaget. Vi bistår fortsatt gärna i arbetet med att nå nationella klimatmål, EU:s klimatkrav och internationella klimatöverenskommelser, på ett sätt som bidrar till att konkurrenskraften stärks, sårbarheten minskar och hela landet utvecklas.

För 2030-sekretariatet den 6 juni 2025

Mattias Goldmann